



*16 POINTS ESSENTIELS  
POUR RÉUSSIR MA CROISIÈRE À LA VOILE  
ET PRENDRE PLAISIR À NAVIGUER*

*Ce guide pratique est sous licence Creative Common 3.0 «paternité, pas de modification»  
Vous pouvez le diffuser, le distribuer ou l'offrir gratuitement sur votre blog ou sur votre site internet,  
à la condition de ne pas le modifier, de toujours citer Hélène & Bertrand comme auteurs  
et d'inclure un lien vers [reussir-sa-croisiere-a-la-voile.com](http://reussir-sa-croisiere-a-la-voile.com)*

|  |            |
|--|------------|
| <b>Etre en règle à la barre de mon voilier</b> | <b>p 3</b> |
| <b>La préparation de mon équipage</b>          | <b>p 4</b> |
| <b>Un parcours adapté</b>                      | <b>p 4</b> |
| <b>Prévoir sa météo avec les Grib</b>          | <b>p 5</b> |
| <b>Prendre la météo</b>                        | <b>p 6</b> |
| <b>Mon équipement de sécurité</b>              | <b>p 6</b> |
| <b>Tenir mon journal du bord</b>               | <b>p 7</b> |
| <b>Le balisage nautique</b>                    | <b>p 8</b> |

|   |             |
|---|-------------|
| <b>Les règles de priorité sur l'eau</b>             | <b>p 9</b>  |
| <b>Les applis smartphone d'aide à la navigation</b> | <b>p 9</b>  |
| <b>Communiquer en mer</b>                           | <b>p 10</b> |
| <b>Préparer mon avitaillement</b>                   | <b>p 12</b> |
| <b>Les 4 étapes d'un mouillage réussi</b>           | <b>p 13</b> |
| <b>Occuper les enfants à bord</b>                   | <b>p 13</b> |
| <b>Mes 5 noeuds indispensables</b>                  | <b>p 14</b> |
| <b>Ma Ckech List d'avant départ</b>                 | <b>p 15</b> |



## Etre en règle à la barre de mon voilier



En France, pour un navire dont la voilure constitue le mode principal de propulsion et utilisé dans un cadre strictement personnel, aucun permis n'est à ce jour requis.

Toutefois, si mon annexe est équipée d'un moteur HB de plus de 6 CV, je dois être titulaire du permis plaisance pour pouvoir la conduire, même si cette dernière est considérée comme une servitude du navire porteur, en l'occurrence de mon voilier.

Par ailleurs, la réglementation française (Division 240) impose depuis le 1er janvier 2017 la présence d'une VHF fixe à bord pour toute navigation à plus de 6 milles d'un abri et, pour pouvoir utiliser cette dernière, il est nécessaire de disposer du CRR (obligatoire à l'étranger) ou, à défaut, du permis plaisance qui intègre les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à la bonne utilisation de la VHF.

Le CRR ne constitue pas une autorisation d'exploiter les fréquences maritimes et il doit donc être complété d'une licence gratuite, qu'il me suffit de demander en remplissant le formulaire «demande de licence et MMSI» disponible sur le site de l'ANFR.

En complément, et pour mémoire, je n'oublie pas non plus que :

- tout voilier doit être immatriculé auprès des affaires maritimes
- si mon bateau présente une longueur supérieure à 7 mètres, il doit également être francisé auprès des services des douanes
- un voilier battant pavillon étranger devra être titulaire d'un passeport délivré par le chef du bureau de douane de son port d'attache

La douane et les affaires maritimes peuvent en effet contrôler mon voilier dans les ports, les baies et les rades ainsi qu'en mer dans les eaux territoriales françaises et les zones contiguës (soit jusqu'à 24 milles nautiques des côtes) :

- dans les ports, les marchandises présentes à bord peuvent être contrôlées et éventuellement taxées.
- en mer, les contrôles effectués portent sur le bateau, les membres d'équipage, les marchandises, les documents du navire et la régularité vis-à-vis de la réglementation fiscale.



## La préparation de mon équipage

Que mon équipage soit **amical** ou **familial**, il m'appartient de créer dès l'embarquement une **dynamique collective** et **pour que chacun partage les objectifs de la croisière**, il sera donc nécessaire que mon équipage connaisse le programme que je lui propose, les conditions météo annoncées et le rôle que je souhaite confier à chacun.

Je ne néglige pas le **briefing général** que j'organise avant de partir, pour détailler les points suivants :

- notre **destination**, la **route envisagée**, les **points d'intérêt** du trajet (paysagers et historiques en croisière côtière, les périmètres protégés abritant une faune remarquable) mais aussi les éventuels **points de vigilance** à connaître et leur localisation
- l'emplacement et les modalités d'utilisation des **équipements de sécurité**
- le fonctionnement des **instruments de navigation**, afin que tous les membres de mon équipage qui assureront le rôle d'équipiers maîtrisent leur utilisation ( comme la fonction Homme à la Mer)
- les lieux de rangement des **équipements partagés**

Je n'oublie pas qu'un bon **chef de bord** se doit de rester **disponible** et **souriant** à tout moment pour ses équipiers.



## Un programme adapté

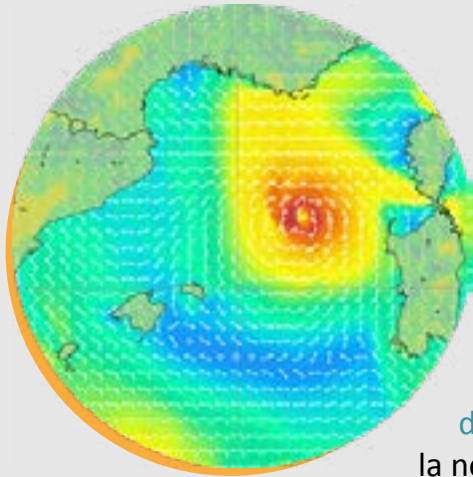
Mon programme doit tout d'abord **être en adéquation avec mon bateau**, ses **qualités marines**, son **tirant d'eau**, ses **capacités d'accueil** et sa **technicité**.

Une croisière réussie se poursuit par un programme bien réfléchi, c'est à dire **une destination** en cohérence avec le temps dont je dispose pour ma croisière, **une date de retour** clairement définie, **les escales possibles** préalablement identifiées, **les distances à couvrir** entre chacune d'entre elles, l'éventuelle nécessité de **naviguer la nuit**.

Ce programme doit enfin tenir compte de mon **équipage**, de sa **composition**, de ses **connaissances** et **compétences**, de ses **attentes** vis à vis de cette croisière et de sa sensibilité au mal de mer.



## Prévoir la météo avec les Grib



Les fichiers Grib, qui correspondent à des fichiers numériques compilant des données météorologiques telles que la pression atmosphérique, le vent, les températures, ..., sont de plus en plus nombreux à être disponibles en accès libre sur le web.

D'une taille très compacte, ils sont parfaitement adaptés aux téléchargements via internet mais également par des mobiles ou les téléphones satellite.

Un fichier Grib se caractérise par son format, la dimension de sa maille et son pas de temps. Il peut fournir les différents paramètres suivants : la force du vent et des rafales, la pression atmosphérique, la température de l'air, la nébulosité, les précipitations, la CAPE, les courants marins et la hauteur des vagues.

L'ensemble de ces données n'est toutefois pas toujours rendu accessible par les différents fournisseurs de fichiers Grib et il est intéressant de comparer l'offre de ces derniers.

Si la plupart des logiciels de navigation permettent d'accéder à des fichiers Grib gratuits, ces derniers sont généralement de faible qualité (maille grossière, paramètres limités ...).

Certains lecteurs de bonne qualité sont disponibles gratuitement, je n'hésite pas à les utiliser : [XYGRIB](#), [OPENCNP](#), [QtVIm](#).

Pour télécharger mes fichiers Grib, 2 solutions s'offrent à moi :

- directement auprès d'un fournisseur : [openskiron](#), [météo consult](#)
- à partir d'un serveur Grib : [XYGRIB](#), [QtVIm](#)

Je prends le temps de tester ces différentes prévisions météo afin de trouver, sur ma zone de prédilection, la source de fichiers Grib adaptée à mes navigations et de développer ma propre expérience.

Attention toutefois, les fichiers Grib, facilement accessibles et riches d'informations, sont extrêmement séduisants mais aussi utiles soient-ils, ils ne doivent jamais se substituer totalement à la consultation régulière d'un bulletin météo officiel.



## Prendre la météo



Je prends systématiquement la météo **avant de partir** puis **quotidiennement**. Au-delà de la **météo du jour**, je m'attarde sur les **prévisions** (notamment à 5 jours) pour adapter, au besoin, mon programme établi préalablement et pouvoir être en capacité d'anticiper la route de navigation la plus adaptée à mon projet de croisière et aux spécificités de mon équipage.

Pour partir serein en traversée, je peux avoir recours à un logiciel de routage. Le **routage météo** consiste à trouver la route de navigation optimale, qui ne correspondra en effet que très rarement avec la ligne droite, en prenant en compte les performances du bateau, la météo prévisionnelle, les courants, les vagues ...

L'objectif d'un routeur météo est en général de proposer la **route de navigation la plus rapide** mais dans le cadre d'une croisière à la voile, **mes objectifs peuvent être tout autre**, comme par exemple :

- d'**éviter d'affronter un vent trop fort**
- d'**arriver de jour** ou simplement pour l'apéritif
- de **limiter le recours au moteur**, pour des questions d'agrément (bruit) ou d'économie
- d'**éviter certaines allures** inconfortables telles que le prés ou le vent arrière

En fonction de mes objectifs, un logiciel de routage météo me proposera **diverses options** en détaillant pour chacune les **conditions de la croisière** : durée à la voile, au moteur, force du vent, état de la mer. Je dispose ainsi de toutes les informations utiles pour choisir mes dates et heure de départ ainsi que le cap à suivre.

## Mon équipement de sécurité

Chaque membre de mon équipage doit disposer d'un **équipement de sécurité personnel** que je lui remets au début de la croisière et qu'il lui appartient de ranger tout en le laissant accessible afin qu'il puisse **l'utiliser dès que je lui en donne la consigne** :

- un **dispositif de flottabilité avec harnais**, dans l'idéal un gilet de sauvetage automatique avec harnais intégré
- une **longe équipée de mousquetons**, si possible extensible et dotée de trois mousquetons afin de pouvoir rester en permanence attaché lors des manœuvres et déplacements
- un **dispositif lumineux**, lampe à éclats ou tromboscopique

Dans le cas d'une **navigation plus hauturière**, une **balise personnelle PLB ou AIS** peut être une option intéressante :

- PLB : renvoie le signal de détresse via les satellites SARSAT CORPAS
- AIS : renvoie le signal de détresse sur tous les récepteurs AIS à portée, dont celui de mon propre voilier



# Tenir mon journal du bord



**Tenir mon journal du bord quotidien est une obligation** lors d'une croisière à la voile.

Ce dernier doit comporter les éléments pertinents pour le suivi de la navigation et la sécurité du navire, comme par exemple :

**l'heure** : qu'il s'agisse du départ du voilier, d'un changement de quart ou d'une manœuvre, je repère dans le temps tout événement lié à la vie du bord, qu'il soit prévu ou non

**le vent** : je consigne la direction du vent, sa force (en noeuds ou selon l'échelle Beaufort) et son évolution à l'heure de mon observation

**la mer** : comme pour le vent, je précise l'état de la mer du vent ainsi que la présence ou l'absence de houle

**la visibilité** : j'estime ma portée visuelle en milles si possible

**le baromètre** : je reprends la valeur affichée par le baromètre du bord, en précisant éventuellement la tendance par une flèche dirigée vers le haut ou vers le bas

**la vitesse de mon voilier** : j'utilise la vitesse réelle sur le fond fournie par mon GPS (SOG : Speed Over Ground), qui me permet de calculer mon temps de navigation

**la route** : celle qui fait référence est la route fond, ou COG, donnée par le GPS.

**le loch** : exprimé en milles nautiques, il représente la distance parcourue au cours des dernières 24 heures et me permet de calculer ma moyenne journalière

**l'allure** : je mentionne l'allure de mon voilier, en désignant cette dernière ou en précisant l'angle entre l'axe de mon voilier et la direction du vent réel

**la position** : à chaque observation consignée sur le journal du bord, je note les latitude et longitude mentionnées sur le GPS

**les observations** : j'inscris dans cette rubrique la composition de mon équipage, mon programme prévisionnel et tout événement survenant au cours de ma navigation, qu'il soit routinier ou exceptionnel

Je peux également **agrémenter mon journal de bord**, sur le même support ou sur un carnet dédié, en demandant à mon équipage, qu'il soit familial ou amical, d'**écrire** ou d'**illustrer**, selon le talent de chacun, **un moment fort de la journée** ou ce qui lui a particulièrement plu, **pour garder** ainsi **un souvenir plus complet et créatif** de ma croisière à la voile.

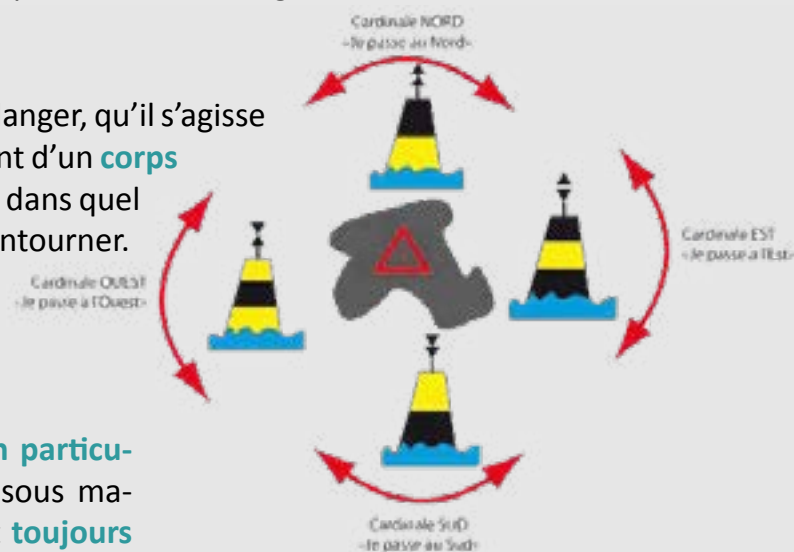


## Le balisage nautique

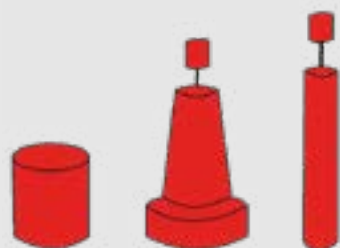


Pour me **repérer en mer** et **identifier** notamment les **dangers isolés**, les **chenaux d'accès** ou encore les **zones interdites à la navigation**, je dois connaître les **principaux balisages** utilisés en mer et reportés sur les cartes marines, qu'ils soient **fixés ou flottants** (balises, tourelles, perches, bouées), grâce à leur forme, leur couleur ou leur son.

Les **marques cardinales** indiquent ainsi la position d'un danger, qu'il s'agisse de rochers affleurants ou d'une épave. Elles se composent d'un **corps jaune et noir** surmonté de **2 flèches noires** qui indiquent dans quel quadrant se trouvent les eaux saines permettant de les contourner.



Les **marques spéciales** indiquent une **configuration particulière localisée** (zone militaire, présence de câbles sous-marins, ...). Si leur forme peut être variable, elles sont **toujours de couleur jaune** et **surmontées d'une croix**.



Les **marques latérales** définissent les **chenaux à emprunter** en venant du large pour gagner un port ou accéder à une page en annexe. Elles se composent toujours d'un **cône vert à tribord** et d'un **cylindre rouge à bâbord**.

Pour m'en souvenir, il me suffit de retenir « **tricot vert** » (**tribord cône vert**) et « **bassine rouge** » (**bâbord cylindre rouge**)



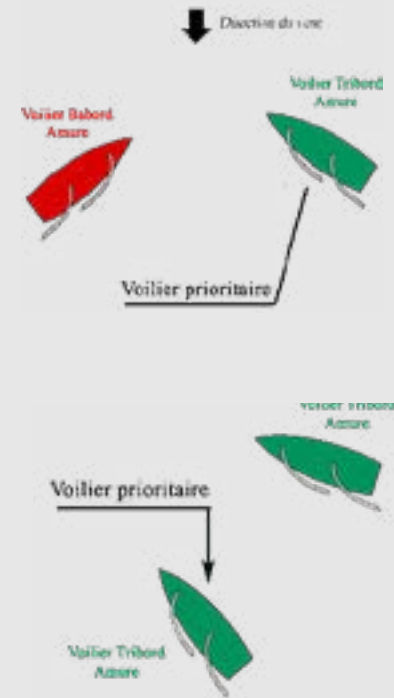


## les règles de priorité sur l'eau



Même en traversée, déjà loin des côtes, il peut m'arriver de **croiser** ou de **rattraper** un voilier à faible distance . Comme pour une navigation côtière, je mémorise donc les **règles de priorité** suivantes :

- un **voilier sous voile** est **toujours prioritaire** sur un navire avançant au moteur
- lorsque **2 voiliers** sont **en route de collision** :
  - si les **amures** sont différentes, c'est le **voilier tribord amure** qui **est prioritaire**
  - s'ils sont **sous la même amure**, c'est le **voilier au vent** qui **doit s'écarter** de celui qui est sous le vent
- **un voilier**, sous voile ou au moteur, **qui en rattrape un autre doit s'écarter** de ce dernier et ne pas l'obliger à changer de route



## Les applis smartphone d'aide à la navigation

Autrefois réservée à une élite aguerrie, **la pratique du nautisme se démocratise grâce aux avancées technologiques**. Je peux aujourd'hui partir en croisière à la voile avec mon **smartphone en poche**, et utiliser de nombreuses **applications gratuites d'aide à la navigation** :

- **Windfinder** propose un **service météo en temps réel** pour toutes les activités dépendantes du vent. Cette appli me donne des informations sur la vitesse et la direction du vent, la température de l'air, la pression atmosphérique mais également sur la hauteur, la période et la direction des vagues.
- **Navily** est une **plateforme collaborative de recensement des mouillages** qui permet de connaître leur protection en fonction de la direction du vent et la nature des fonds. 10 000 mouillages sont déjà référencés en Méditerranée, la communauté Navily s'intéresse dorénavant à l'Atlantique et l'Europe.
- **Sailgrib AA** surveille la **bonne tenue de mon mouillage** . Grâce au GPS de mon smartphone, la position de mon ancre est enregistrée et permet de déterminer ma zone d'évitage, que je peux adapter à la configuration des lieux. Si mon voilier sort de cette dernière, l'application me prévient en m'envoyant une alerte.



## Communiquer en mer

Pour **communiquer** avec les **autres voiliers** (canaux 6 , 8, 72 ou 77) croisés en route ou avec les **autorités des ports** (canal 9) où je souhaite faire escale, mais également **connaître** et suivre les **bulletins météo côtiers** sur ma zone de navigation, j'utilise prioritairement la VHF.

En mer, je la laisse en **veille** sur le **canal 16** et dès que j'établis un contact, je bascule sur un **canal de dégagement** afin de toujours laisser libre le canal 16. Je n'oublie pas que les canaux 13, 67, 68, 69, 79 et 80 sont des canaux de dégagement réservés aux CROSS.

La VHF a une **portée maximale** d'une **vingtaine de milles**.

### Appel de ROUTINE

nom de l'appelé (3 fois)

Ici

« nom du bateau » (3 fois)

Me recevez vous ?

Répéter jusqu'à l'obtention d'une réponse

A l'obtention d'une réponse :

**changer de voie et passer sur une voie de dégagement**

Je peux également utiliser mon **téléphone portable** mais je n'oublie pas que ce dernier n'a qu'une **portée limitée** en mer, **qui n'excède pas 3 milles**. Cette couverture peut encore être plus réduite le long d'une côte peu peuplée ou proche de falaises.

Le **CROSS** peut être **joint par téléphone portable** au **196**.

Un téléphone portable est conçu pour une utilisation terrestre, il est donc sensible à l'atmosphère marine et aux chocs à répétition. Par précaution, je pense à m'équiper d'une **pochette étanche**.

Je prévois, pour le recharger, un **adaptateur USB allume cigare** si mon voilier n'est pas équipé d'un convertisseur.

Je connais ou j'ai à ma disposition dans ma table à carte l'**alphabet international** qui me permet de bien me faire comprendre, notamment en cas d'**émission d'un message d'urgence ou de détresse** :

Si problème à bord sans danger vital  
(matériel ou humain)

### message d'URGENCE

**PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN**

**A tous ou nom de la station appelée (3 fois)**

**ici « nom du bateau » (3 fois)  
indicatif du bateau (épelé 1 fois)**

*Le message doit comporter dans l'ordre*

**Position du navire (absolue ou relative)  
Nature de l'urgence  
Secours demandés  
Intentions du responsable du navire  
Tout renseignement destiné à faciliter les secours  
(type de navire, nombre de mâts, couleur de coque,  
nombre de personnes à bord, ...)**

**A vous**

**UNIQUEMENT** en cas de danger grave et imminent  
(matériel ou humain)

### message de DETRESSE

**MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY**

**ici « nom du bateau » (3 fois)  
indicatif du bateau (épelé 1 fois)**

*Suit ensuite le message de détresse*

**MAYDAY + « nom du bateau » + indicatif**

**Position du navire (absolue ou relative)  
Nature de la détresse  
Type d'assistance requise  
Nombre de personnes à bord  
Intentions du responsable du navire  
Tout renseignement destiné à faciliter les secours  
(type de navire, nombre de mâts, couleur de coque,  
nombre de personnes à bord, ...)**

**A vous**

*Ce message sera répété, autant de fois qu'il sera possible, jusqu'à ce  
qu'une station côtière ou un navire ait répondu*

*Je pense à compléter ce modèle de message pour mon voilier (nom & indicatif) et  
à l'afficher de façon bien visible à côté de ma VHF et/ou dans mon livre de bord*



# Préparer mon avitaillement



L'avitaillement en vue d'une croisière de plusieurs jours peut ressembler de prime abord à une équation insoluble : comment **tenir compte des goûts et de l'appétit de mon équipage**, de la **capacité limitée de stockage de ma glacière** ou de mon frigo, de la **batterie de cuisine plus limitée qu'à terre** dont je dispose à bord, sans oublier les **difficultés** que je peux rencontrer **pour me ravitailler** (itinéraire à l'écart des pôles urbains, éloignement entre les lieux de débarquement possibles et les centres commerciaux, difficulté à porter de lourdes et/ou encombrantes charges) et mes **connaissances culinaires** ?

Je prépare mon avitaillement en commençant par **lister les produits pour lesquels je ne souhaite pas avoir à faire de réapprovisionnement** (eau douce, lait, jus de fruits, sodas, apéritifs, vin ...) et je constitue un **stock suffisant** au regard de la consommation quotidienne de mon équipage.

Je prévois ensuite un **assortiment de condiments varié pour agrémenter ma cuisine** (sel, poivre, huiles, vinaigre, moutardes, bouillon, épices et aromatiques, graines, crème liquide, lait de coco, crème soja, coulis de tomate, farines, levure, ...), que je pourrais réutiliser en rentrant s'il m'en reste.

Je constitue également un **stock de produits secs comme base pour mes repas** (pâtes, céréales, légumineuses, conserves de légumes cuisinés ou non, de poisson, de viande), **pour le goûter** (biscuits, chocolat, friandises), **pour l'apéritif** (chips, gâteaux salés, graines, olives), **pour le petit déjeuner** (café, thé, chocolat en poudre, pain de mie, céréales, brioche, biscottes miel, confiture, pâte à tartiner), **pour le dessert** (compotes, fruits au sirop, crèmes dessert).

J'établis enfin une **liste de repas** pour les premiers jours afin de **pouvoir acheter les produits frais** nécessaires, en vérifiant bien les dates de péremption et en les choisissant les plus lointaines possibles, sans oublier le beurre du petit déjeuner, quelques fromages au goût de mon équipage (adultes & enfants) et un assortiment de yaourts / crèmes lactées souvent appréciés comme dessert.

Je complète mon avitaillement par des **fruits et légumes pour 4 à 5 jours maximum**, afin de limiter les risques de perte, notamment en saison estivale quand il fait chaud à l'intérieur du voilier. Je n'oublie pas mon stock d'**oignons, échalotes, têtes d'ail**, beaucoup moins fragiles et fort utiles pour parfumer mes préparations, ainsi que quelques **citrons** (je peux aussi opter pour une bouteille de jus déjà pressé).

L'avitaillement comprend aussi les **produits non culinaires** mais pourtant **forts utiles en cuisine**, comme les sacs poubelles, le sopalin, le produit vaisselle, les éponges, le savon à main, des boîtes de rangement en plastique, du papier d'aluminium, des allumettes ...



## Les 4 étapes d'un mouillage réussi



Mes voiles sont affalées, mon ancre est à poste dans le davier, j'ai réparti les rôles au sein de mon équipage, qui à la barre et qui à l'ancre. Je repère l'endroit où je souhaite mouiller, tout en gardant à l'esprit l'ampleur de mon cercle d'évitage pour ne pas mettre mon voilier en difficulté en cas de saute ou de renverse du vent.

**Paré à mouiller** : pour prendre ma place, je mets mon voilier face au vent, à distance respectable des éventuels voisins arrivés avant moi, mon ancre est prête à être libérée à la verticale de l'étrave.

**Je laisse filer** : moteur au point mort, mon voilier s'immobilise face au vent. C'est le moment de laisser filer la chaîne pour poser l'ancre au fond de l'eau. J'enclenche ensuite la marche arrière pour reculer doucement et je laisse filer pour dérouler la chaîne à plat sur le fond.

**Je teste mon accroche** : lorsque j'ai lâché entre 3 à 5 fois la hauteur d'eau en chaîne, je la bloque dans le guindeau ou mieux, au taquet pour ne pas forcer sur mon guindeau. Une fois mon voilier bien positionné dans l'axe du vent, j'actionne la marche arrière pour que l'ancre puisse s'enfouir et garantir la bonne tenue de

mon mouillage.

**Je règle ma longueur de chaîne** : une fois le bateau stabilisé, je lâche à nouveau, si nécessaire, de la chaîne pour régler sa longueur en fonction de la tenue des fonds, de la profondeur de mon mouillage et de la force du vent.

## Occuper les enfants à bord

Dans la grande majorité des cas, **les enfants apprécient la vie sur un voilier** et le rythme sans grande contrainte de la croisière.

Au mouillage, la baignade et les escapades à terre les occupent sans difficulté, sans parler des temps de jeux partagés s'ils sont en fratrie ou avec des amis.

C'est **lors des navigations** que **le temps peut leur sembler un peu long**, d'autant plus que leur liberté est souvent plus entravée pour des questions bien compréhensibles de sécurité.

Les enfants adorent aider les adultes, je veille donc à **les laisser participer** autant que possible **à la vie du bord** en tenant compte de leur âge et de leur capacités, qu'il s'agisse de **la navigation** (barrer, faire le point, régler les voiles, manoeuvrer, commencer les quarts), de **la gestion des repas** (cuisiner, faire la vaisselle), de **la pêche** (surveiller la ligne et la remonter au besoin) et à **les intégrer aux moments d'échanges ou de partage**, à l'approche d'une navigation de nuit par exemple.

Et même si je ne suis pas une adepte du recours aux écrans, je n'hésite pas, de temps en temps, à **leur proposer de visionner un dessin animé ou un film** pour la sérénité de l'ensemble de l'équipage !

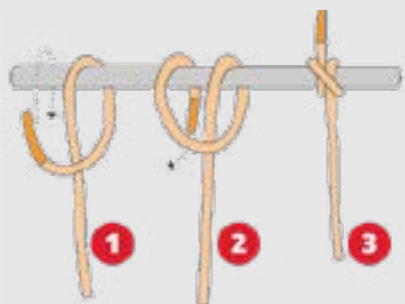
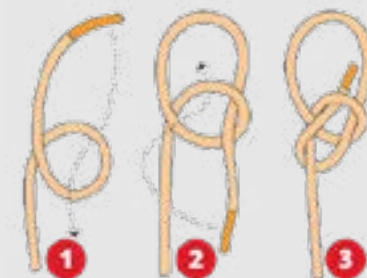


## Mes 5 nœuds indispensables

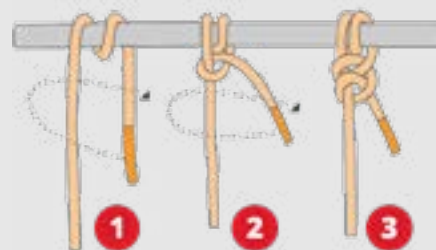


A bord d'un voilier, je dispose d'une importante panoplie de nœuds mais **5 sont vraiment essentiels à connaître et à maîtriser** :

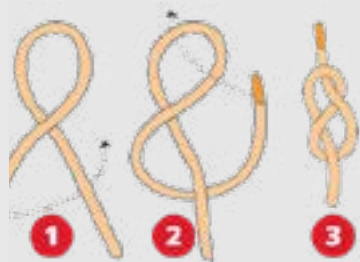
Le **nœud de chaise** : il sert à former une boucle non coulissante de la taille voulue à l'extrémité d'un bout, aisément défaisable même après avoir été souqué fortement. **A utiliser sans modération !**



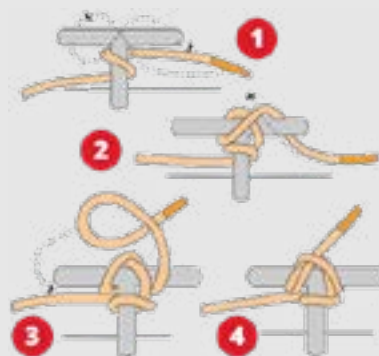
Le **nœud de cabestan** : il permet de **tout amarrer en sécurité**. Très simple à faire, il tient par tension et plus je le serre, plus il est solide.



La **demie-clé** : c'est un **nœud simple et rapide qui sert à tout** et consiste simplement en un nœud classique fait autour d'un bout, que l'on double en règle générale sur un tour mort



Le **nœud de huit** : **nœud d'arrêt** qui permet d'empêcher un cordage de s'échapper d'une poulie ou d'un bloqueur.



Le **nœud de taquet** : indispensable pour **bloquer un cordage ou une amarre** sur un taquet, il consiste en un tour complet puis un huit bloqué.

## Ma check list d'avant départ

Pour ne rien oublier et partir serein en croisière, voici pour finir ma check list des incontournables à vérifier avant de larguer les amarres :

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| <b>Moteur</b>                 | contrôler les dates de la dernière vidange et du changement des filtres à huile et à gazoil / de la turbine eau mer   |
|                               | vérifier le niveau de carburant disponible  |
|                               | vérifier le niveau d'huile / liquide de refroidissement   |
|                               | démarrer le moteur et contrôler le bon fonctionnement du refroidissement ainsi que la charge de l'alternateur   |
| <b>Grément</b>                | vérifier mes enrouleurs et poulies  |
|                               | vérifier mes prises de ris  |
|                               | contrôler les fixations et la tension de mes haubans  |
| <b>Matériel de navigation</b> | disposer d'une carte marine à jour, sous format papier ou électronique, de l'annuaire des marées, du livre des feux et du règlement international pour prévenir les abordages en mer (rassemblés dans le Bloc Marine ou le Bloc Côtier) |
|                               | tester ma VHF (appel d'une station côtière)   |
|                               | contrôler le niveau de charge de mes batteries  |
|                               | vérifier mes feux de navigation   |
|                               | vérifier le bon fonctionnement de mon électronique embarqué   |
|                               | contrôler les piles de chaque instrument et lampes de poches et prévoir des recharges   |
| <b>Matériel de sécurité</b>   | vérifier ma survie  |
|                               | préparer les équipements individuels pour mon équipage (harnais, lampes, gilets)  |
|                               | rendre accessibles les fusées de détresse / le feu à retournement / la bouée fer à cheval   |
|                               | installer mes lignes de vie   |
|                               | vérifier le bon fonctionnement de ma pompe de cale  |
|                               | préparer une pharmacie adaptée à mon programme et à mon équipage  |
|                               | contrôler la présence et la validité des extincteurs  |
| <b>Papiers du voilier</b>     | Rassembler mon acte de francisation, mon attestation d'assurance, le carnet de révision de ma survie, les notices et factures de mes instruments  |
| <b>Confort à bord</b>         | Vérifier l'état de mon annexe, l'accessibilité des rames et le bon fonctionnement de mon moteur HB  |
|                               | Vérifier le niveau de remplissage de ma bouteille de gaz, prévoir une recharge au besoin  |
|                               | Remplir mes tanks d'eau douce   |
|                               | Contrôler le bon fonctionnement et le niveau de consommation de mon frigo   |

